

CAMARA DE SENADORES

SECRETARIA - DIRECCION GENERAL LEGISLATIVA

XLVª Legislatura – 1er Período
19 de Octubre de 2000

COMISION DE ASUNTOS INTERNACIONALES
- Integrada -

Carpeta: 156/2000 **Distribuido:** 505/2000

CONVENCION INTERAMERICANA SOBRE CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADERIA POR CARRETERA

AUDIENCIA CON INTEGRANTES DEL INSTITUTO
DE DERECHO COMERCIAL DE LA FACULTAD DE DERECHO
Y CON ASESORES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

Versión taquigráfica de la sesión del día
19 de octubre de 2000

- Sin corregir por los oradores -

ASISTENCIA

Preside	:	Senador Juan Adolfo Singer
Miembros	:	Senadores Reinaldo Gargano, Pablo Millor, Carlos Julio Pereyra, Ambrosio Rodríguez y Wilson Sanabria
Integrante	:	Senadora Marina Arismendi
Invitados especiales	:	Integrantes del Instituto de Derecho Comercial, doctor Israel Creimer Bajuk, Director, y profesor Saúl Pérez Idiartegaray; Asesor del Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Conrado Serrentino y Director de la Asesoría en Asuntos Internacionales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, doctor Gonzalo Forte
Asiste	:	Senadores Guillermo García Costa y Juan Raúl Ferreira
Secretaria	:	Reina Frías
Ayudante	:	María Cecilia Fernández

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 39 minutos)

-En esta oportunidad, la Comisión de Asuntos Internacionales está integrada con la de Transporte y Obras Públicas. Por ese motivo se encuentra junto a nosotros la señora Senadora Arismendi, Presidenta de esa Comisión. Asimismo, nos acompañan los señores Senadores García Costa y Ferreira, a quienes a agradecemos su presencia.

El motivo de esta reunión es reconsiderar el proyecto de ley por el cual se ratifica la Convención Interamericana sobre Contrato de Transporte Internacional de Mercadería por Carretera. A esos efectos, invitamos a representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En ese sentido, nos están acompañando el ingeniero Conrado Serrentino y el doctor Gonzalo Forte. Asimismo, está presente la Cátedra de Derecho Comercial de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República, los doctores Saúl Pérez Idiartegaray e Israel Creimer, a quienes también agradecemos su presencia.

La Comisión envió al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Facultad de Derecho el proyecto de ley con sus antecedentes. El motivo de esta reconsideración es que en oportunidad de tratarse el asunto en el Plenario, el señor Senador García Costa formuló una serie de interrogantes, cuya aclaración nos pareció que era conveniente hacer en la Comisión, pero con la asistencia técnica de diversos organismos que están vinculados, directa o indirectamente con este tema y con el asesoramiento de los representantes de la Facultad de Derecho que, por su competencia, podrían ilustrarnos sobre el punto.

SEÑOR SERRENTINO.- Antes que nada, quiero reiterar que me acompaña el doctor Forte, Director de la Asesoría de Asuntos Internacionales de la Dirección Nacional de Transporte.

En particular, me felicito de que el señor Senador García Costa haya hecho esas interrogantes porque, de esa forma, nos da oportunidad de realizar algunos aportes que creo son necesarios en la consideración de este tema.

Debemos manifestar nuestro asombro en cuanto a que este asunto esté en la mesa de la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado, dado que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no ha tenido conocimiento, en absoluto, de este proyecto de ley. Hemos notado, con sorpresa, que en el Mensaje y en el proyecto de ley figuran los Ministerios de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Educación y Cultura. No se encuentra el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y si lo hubiera estado habríamos hecho algunas de las manifestaciones que trataré de aclarar.

Quiero que conste que no hemos tenido mucho tiempo para analizar en detalle la Convención que está a consideración, pero más que la comparación

entre dicha Convención y otros documentos que apuntan hacia el mismo tema, es necesario puntualizar cuál es la situación en materia de normas que contemplen el contrato de transporte.

Es imperioso señalar aquí que el Poder Ejecutivo nacional, desde hace tres meses está recogiendo las firmas de los Ministerios de Relaciones Exteriores, de Transporte y Obras Públicas, de Educación y Cultura y de Economía y Finanzas para, precisamente, aprobar el Acuerdo sobre Contrato de Transporte y Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional por Carretera. Se trata de un acuerdo que está vigente y podría definirse como un convenio hecho en el marco de las reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte del MERCOSUR, razón por la cual podemos decir que se trata de un acuerdo sectorial. El antecedente más importante de este Acuerdo data de 1989 -es decir, un poco después de la elaboración de esta Convención- pero fue instrumentado exclusivamente por los expertos en transporte y, por supuesto, con la asesoría de quienes, desde el punto de vista jurídico, entienden en esta materia.

Este Acuerdo fue aprobado junto con el relativo al Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur el 1º de setiembre de 1989. Posteriormente, los Ministros diseñaron un instrumento tendiente a implementar el Acuerdo que sabían no iba a ser ratificado de inmediato. Es así que se comenzó una etapa de profundización del análisis, dado que en aquel momento el Acuerdo se llamaba "de Transporte Terrestre" y no "de Transporte por Carretera". Como consecuencia de ese análisis posterior se disociaron dos textos en virtud de que las peculiaridades del transporte ferroviario imponían que se aclarara una de las cláusulas con un poco más de especificidad. De esa manera se creó un texto que refiere al que mencioné en primer lugar, es decir, el de Contrato de Transporte y Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional por Carretera y se puede decir que el otro texto es exactamente igual pero relativo exclusivamente al transporte ferroviario. El primero fue aprobado por los Ministros en noviembre de 1992 y posteriormente fue protocolizado como Acuerdo de Alcance Parcial de ALADI en agosto de 1995, al amparo del Tratado de Montevideo de 1980.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo tanto, eso no requería ratificación parlamentaria.

SEÑOR SERRENTINO.- En realidad, hay varias interpretaciones que opinan sobre el particular.

SEÑOR PEREZ.- Con respecto a los acuerdos de alcance parcial aprobados al amparo del Tratado de Montevideo hace dos años debemos decir que hace dos años el Tribunal de lo Contencioso Administrativo anuló un acto administrativo por el cual se incorporaban esos acuerdos, por entender que no era el procedimiento constitucional correcto para incorporar esas normas internacionales en nuestro Derecho Positivo. De manera que si llegáramos a hacerlo por esa vía, tendríamos ese problema.

SEÑOR SERRENTINO.- La referencia que hace el doctor Pérez es a otro tipo de convenio, concretamente, el relativo al transporte multimodal y no contrato de transporte. Naturalmente, ambos convenios tienen un capítulo importante en cuanto a los límites de responsabilidad del empresario del transporte en su relación con el expedidor y el consignatario. Esos límites de responsabilidad, en alguna medida –según lo que se opina en los ámbitos jurídicos-, puede entrar en colisión con disposiciones del Código de Comercio, razón por la cual en ese tipo de materia era mejor que el convenio fuera aprobado por el Parlamento, pero, insisto, no es la misma situación que se da con este convenio. Este, en la práctica, ya está vigente. Insisto, el convenio sobre contrato de transporte y responsabilidad civil del porteador por carretera ya fue ratificado por Brasil, Chile y Perú. Asimismo, de acuerdo con el artículo 26 está vigente por haber sido ratificado por tres países. De manera que si ingresa al Parlamento –se supone que en estos días estará completada la recolección de firmas- y es aprobado, a los treinta días de su notificación entraría en vigor en lo que tiene que ver con los contratos celebrados entre nuestros empresarios del transporte y los expedidores de carga.

En resumen, señor Presidente, creo que estamos en presencia de un Acuerdo que está vigente en la región y todo hace suponer que no es necesaria la aprobación de esta Convención. Lógicamente, los objetivos son diferentes y no voy a entrar en comparaciones porque eso requeriría un análisis un poco más profundo. La Convención se refiere a todo el ámbito interamericano, ingresando en el escenario una cantidad de países donde las particularidades de las autorizaciones para circular en carretera son diferentes, como así también las condiciones comerciales. Nosotros tenemos acá 20 años de experiencia en materia de circulación dentro del Cono Sur y por esa razón creemos que el Acuerdo que estamos promoviendo es el que más se ajusta a lo que ya se está haciendo. Incluso, debemos hacer un agregado. En 1989, cuando se aprobó su texto, los países sabían que no iba a ser aprobado inmediatamente y por ello los Ministros diseñaron la Carta de Porte. En todo convenio de contrato de transporte siempre debe figurar la Carta de Porte, de conocimiento, que es lo que da fe que hay una mercancía que fue entregada en determinado momento entre el expedidor y un señor que se llama transportista y una indicación del consignatario. Eso sirve para que una vez que se instrumente la operación, el señor que remite la carga cobre la carta de crédito correspondiente. Este documento está rigiendo desde hace 10 años y prácticamente están incorporados la mayor parte de las cláusulas de este Acuerdo que está por ingresar al Parlamento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber exactamente a qué países se está abarcando.

¿Estamos hablando de los países del MERCOSUR, Chile y Bolivia?

SEÑOR SERRENTINO.- El único país del Cono Sur que no lo aprobó, fue Argentina. Al respecto, deseo aclarar que sí aprobó el texto de 1989, pero después no quiso hacerlo cuando se disoció en dos textos, uno para la

carretera y otro para el ferrocarril. Es así, entonces, que comprende el Cono Sur, toda la Cuenca del Plata más Perú y Chile. Concretamente, estamos hablando de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay, Uruguay, Chile y Perú.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no entendí mal, en ese convenio están todos los países menos Argentina.

SEÑOR SERRENTINO.- Repito, Argentina no firmó cuando se disoció el texto. Tenemos una redacción original firmada por Argentina, pero como entre ese momento y la disociación de los textos se produjo ese incidente relacionado con la limitación de responsabilidad en el transporte multimodal, para ser coherente con la postura que había asumido, insisto, no firmó el Acuerdo.

De cualquier manera, es algo muy importante porque constituye un elemento que regula nuestro comercio intrazona con Brasil, Paraguay y Chile, donde hay cientos de miles de toneladas que se mueven anualmente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso está muy bien, pero quisiera saber bajo qué regulación se realiza el transporte carretero con Argentina.

SEÑOR SERRENTINO.- Se realiza bajo el conocimiento de esta convención, que Argentina acepta. Allí están incorporadas casi todas las normas que figuran en el contrato que se ha empezado a considerar por parte del Parlamento.

Naturalmente, en lo que tiene que ver con la solución de controversias, esto no es suficiente como para poder dirimir, en último término, cuáles son las razones que se deben atribuir a las partes que están en conflicto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso es, precisamente, lo que sí está previsto en el convenio.

SEÑOR SERRENTINO.- Exactamente. Además, el convenio es muy concreto en lo que refiere a la limitación de responsabilidades. Es decir, establece un límite de una determinada cantidad de dólares por kilo de peso bruto, y cualquiera sea la circunstancia que haya mediado para que se produjera una diferencia, el transportista puede estar obligado a pagar todo, hasta esa cantidad que resulta de multiplicar el número de toneladas que lleva por U$S 3 -si no me equivoco-, aunque por acuerdo de partes eso también se pudo haber aumentado, según lo especifica el propio convenio.

Lo que ocurre es que, por ahora, con Argentina tenemos esto. Sin embargo, debemos decir que existen algunos problemas, especialmente los vinculados al robo de cargas completas, situación que están sufriendo nuestros empresarios de transporte internacional. También tenemos problemas relacionados con los seguros, que no cubren riesgos de este tipo –me refiero a los robos-, porque las pólizas deberían ser muy altas, lo que resultaría incompatible con la eficiencia y la economía del transporte.

SEÑOR FORTE.- Quisiera hacer algunas puntualizaciones con respecto a la exposición del ingeniero Serrentino.

En principio, debo decir que el transporte internacional por carretera es absolutamente importante para la economía de nuestro país, porque éste se realiza dentro de la región y los porcentajes de intercambio comercial en esa área son muy altos. Actualmente, todo esto está regulado por normas que son de uso y costumbre. En el Foro Sectorial, reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur -reitero que es un Foro Sectorial y no de integración, como el de MERCOSUR-, se aprobó este documento en forma un poco paralela al Convenio sobre Contrato de la Responsabilidad Civil del Porteador. Nosotros le llamamos, entre casa, CRCC, Contrato de Responsabilidad Civil Carretero, para diferenciarlo del ferroviario. En la práctica, desde hace más de diez años es utilizado este documento por los siete países del Cono Sur. Más aún, recientemente Venezuela, que está en otro ámbito regional de integración diferente al nuestro, pidió a Brasil tener intercambios a través de carreteras e instrumentó nuestros acuerdos por vía administrativa, por notas protocolares, a los efectos de poder iniciar un comercio internacional entre ambos países.

En la actualidad, esto es lo que rige, lo que se utiliza para realizar todas las operaciones de comercio internacional desde el punto de vista del transporte. El convenio que dentro de unos días ingresará al Parlamento, daría el respaldo legal -que creemos deben tener- a los usos y costumbres que, a nivel comercial, y más aún a nivel internacional, se encuentran siempre antes que las regulaciones.

Con respecto a la intervención del doctor Saúl Pérez, debo decir que concuerdo con todas sus expresiones. A esto le llamamos "acuerdo", simplemente porque está instrumentado bajo la modalidad de un acuerdo de alcance parcial, al amparo del Tratado de Montevideo, de ALADI, de 1980. Es indudable que aquellas normas de contenido de Derecho Internacional Público y Administrativo que no son reserva de ley, no tienen necesidad de ratificación legal. Sin embargo, se han planteado dudas en ese sentido. Por ejemplo, Argentina lo aprobó y lo puso en vigencia administrativa, primero mediante una resolución ministerial, y luego aprobándolo mediante una ley. Brasil, por su parte, dependiendo de las circunstancias, puede aprobarlo a través de un decreto o de una ley; Paraguay puede hacer lo mismo, y Perú, otro tanto. Nosotros, para ser unívocos, previmos una aprobación parlamentaria que dé absoluto respaldo a las normas que se proponen, y luego podrán ser discutidas.

Debemos señalar que en este Convenio existen pequeñas diferencias o particularidades. Por mi parte, no voy a entrar a evaluar los méritos o deméritos de la Convención ni del Convenio, en primer término porque no hemos tenido el tiempo suficiente para encarar esa labor, dado que recién en el día de ayer recibimos la citación. A su vez, lo más importante es que las divergencias que puedan existir, personalmente las atribuiría a que lo otro es una convención interamericana, que trata de abarcar realidades bastante disímiles. Debemos recordar que estamos hablando de Méjico y de otros países con los cuales, evidentemente, nunca vamos a tener transporte terrestre. En cambio, este

Convenio se refiere a operaciones de comercio internacional que realizamos diariamente con todos los países de la región -que fueron mencionados por el ingeniero Serrentino-, en las que se mueven unos cuantos millones de toneladas anuales.

Finalmente, hay otra diferencia que he notado y que considero muy importante. En la Convención Interamericana de la CIDIP- IV se prevé una responsabilidad que es similar a los usos y costumbres -es decir, el valor de la mercancía-, estableciéndose como salvedad el hecho de que las partes limiten esa responsabilidad, o sea, dejando que las partes la limiten a lo que entiendan pertinente. Sin embargo, en nuestro Convenio, siguiendo determinadas experiencias de organismos como CEPAL -que fue uno de los que estuvo asesorando en este caso-, se hizo un poco al revés: se puso el valor de la mercancía, según los usos y costumbres, hasta un tope o, en su defecto -por el artículo siguiente-, el precio o las condiciones que las partes estimen convenientes.

Debemos señalar, también, que se fue un poco más preciso -tal vez por el mismo motivo del que hablaba antes, cuando hacía referencia al área más chica de los países que están comprendidos- en relación con los ámbitos de jurisdicción o competencia para obtener o promover acciones judiciales para el cumplimiento de ese contrato.

Al parecer, este Convenio del Cono Sur sería un poco más preciso y no tan amplio como el de CIDIP IV, pero en lo personal lo atribuyo, no a elementos técnicos de ninguna índole -no me siento capacitado como para evaluar el trabajo de los ilustres que participaron en la Convención-, sino a la concreción que nosotros hemos hecho al interés que el transporte debe tener como medio para un fin, que es -en este caso, dentro de la integración- el comercio internacional, tanto de nuestro país como de los vecinos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia sugiere que si se desea plantear alguna pregunta respecto a la información que han aportado las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se efectúe ahora, para pasar luego a escuchar la opinión de la Cátedra de Derecho Comercial.

SEÑOR GARGANO.- Quisiera hacer una pregunta, por supuesto, con el propósito de aclarar un poco más este tema.

Estamos analizando un Mensaje del Poder Ejecutivo en el que nos envía un proyecto sobre una convención interamericana que regula el transporte internacional de mercadería por carretera. Si no he entendido mal, cuando el doctor habla de que está entrando ese convenio, se refiere a éste que estamos analizando. De no ser así, sería un convenio nuevo y tendría que venir como Mensaje del Poder Ejecutivo.

SEÑOR FORTE.- Se trata de uno nuevo y, efectivamente, será enviado por el Poder Ejecutivo.

SEÑOR GARGANO.- Quiero aclarar lo siguiente. Nosotros nos tenemos que expedir sobre este convenio; por lo tanto, la opinión que hemos pedido al

Ministerio de Transporte y Obras Públicas es para saber si este Convenio Interamericano de Transporte de Mercadería por Carretera, que es un convenio marco, es susceptible de ser ratificado por nuestro país, sin perjuicio de que después podamos aprobar un convenio bilateral o multilateral entre los países de la región, que acote más las normas. Digo esto porque el texto de este Tratado dice que las normas de la presente Convención no restringen las disposiciones de convenciones bilaterales o multilaterales entre los Estados Parte en materia de transporte internacional de mercadería, ni las prácticas más favorables que se puedan observar con relación a esta materia.

Mi razonamiento es el siguiente: ahora hay una relación de hecho o un convenio suscrito administrativamente por parte de los países de la región, pero si hoy o mañana uno de los países que lo ratificó administrativamente quiere no cumplir, por ejemplo, las disposiciones de la solución de controversias de ese Tratado, no está obligado por una ley de su país que así lo establezca. En cambio, si aprobamos este documento relativo a la región, que ustedes dicen que va a venir, va a obligar a las partes que lo suscriban a aplicar esas normas, inclusive en aspectos importantes como puede ser la solución de controversias. Digo esto porque, por lo que he escuchado y leído, la normativa en cuanto a la documentación de exportadores y demás, es casi exactamente la misma en un caso como en el otro.

De modo que voy a escuchar con mucho gusto la opinión de la Cátedra y de los demás miembros de la Comisión, pero a mi entender son dos materias distintas que refieren a lo mismo. Uno de los documentos refiere a una Convención Interamericana que abarca a todos los países de las Américas y proviene, precisamente, de la OEA; el otro, está restringido a la región -concretamente a cinco o siete países- y acota la normativa más específica dentro de lo que está previsto en esta Convención. Por lo tanto, no son incompatibles.

SEÑOR SERRENTINO.- Sin embargo, deberíamos señalar una pequeña diferencia entre las dos materias, aunque repito que no nos podemos expedir en este momento sobre si es conveniente o no la ratificación del Convenio que ahora se está considerando. La pequeña diferencia a que hacía mención es que el convenio o acuerdo que está por entrar al Parlamento, ya está vigente desde el punto de vista formal, puesto que ha sido ratificado por tres países. Dicho de otro modo: ha cumplido con la norma que lo pone en vigor. No sé si la Convención ha sido ratificada por algún país; realmente lo desconozco y tampoco podría ser preciso en ese aspecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si se me permite, debo decir que estoy de acuerdo con las manifestaciones del señor Senador Gargano y del ingeniero Serrentino y creo que sería conveniente para la Comisión tener una opinión -que no tiene porque ser expuesta ahora, sino que nos la podrían enviar por escrito- sobre cuál es la posición del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pues es evidente que este asunto tiene una conexión muy directa con la gestión de esa Secretaría de Estado, que no aparece suscribiendo este convenio como sí lo

hace otro Ministerio, además de la Cancillería, que es la que tiene la competencia natural en las relaciones internacionales.

Entonces, dejaríamos pendiente la opinión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre la conveniencia y oportunidad de ratificar este Tratado que ahora tenemos a consideración.

SEÑOR CREIMER.- En mi carácter de Director del Instituto Comercial de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de la República, fui contactado hace aproximadamente cuarenta y ocho horas por la Secretaría de esta Comisión para que emitiéramos una opinión sobre este Tratado. Es obvio que es un plazo muy breve como para poder dar una opinión, y desde ya tomaría para nosotros la posibilidad que se le ha dado al Ministerio de poder expedirnos por escrito en un documento que le pueda ser útil a la Comisión para saber si este Convenio sirve o no.

Pretender hacer un tratamiento técnico sobre el tema sería muy ascético, pues hay una cantidad de consideraciones políticas en las cuales nosotros no vamos a entrar porque no somos expertos en la materia. De manera que nuestra presencia hoy aquí es, más que nada, para demostrar nuestro interés cuando el Parlamento nos necesita, ya que somos funcionarios públicos y estamos al servicio de este tipo de causas.

En lo personal, lo único que pude hacer fue leerlo rápidamente y pedirle al doctor Saúl Pérez -que es un notorio especialista en el tema de transporte- que me acompañara a esta reunión, para lo cual le hice llegar una copia del material que me envió esta Comisión. Debo decir que me hubiera gustado mucho contar con la presencia del doctor Gallero, experto en este tema. Si bien el transporte es parte del Derecho Comercial, en la Facultad existe una materia opcional que es Derecho del Transporte, cuyo titular es, precisamente, el doctor Gallero. Lamentablemente hoy no podía venir porque tenía un compromiso ineludible relacionado con los 25 años de su actividad académica, para lo cual se había organizado una conmemoración desde hace mucho tiempo. Creo que no nos podemos dar el lujo de prescindir de su opinión, porque es un notorio especialista en esta materia.

En definitiva, puedo decir que estamos a vuestra disposición por si podemos serles útiles ahora en alguna pregunta que quieran plantearnos, pero no podríamos dar una opinión institucional; necesariamente, sería una opinión privada, que yo podría aportar en mi calidad de Director y, en su caso, el doctor Saúl Pérez, en su calidad de profesor de Derecho Comercial y especialista en Derecho de Transporte.

Lo único que puedo decir es que hice una rápida lectura y que desde el punto de vista técnico es un documento correcto; podrá ser perfectible pero, reitero, es correcto y ha sido elaborado por juristas de primer nivel. En mi opinión como abogado y como profesor de Derecho Comercial -aun conociendo la existencia de este otro convenio, pero sin saber si conviene más uno u otro-, las enunciaciones son técnicamente correctas.

Por otra parte, quisiera señalar que un tema particularmente sensible en estas cuestiones es el que tiene que ver con la responsabilidad del transportador. Me permito señalar que el país es signatario del Pacto de San José de Costa Rica que propugna, en caso de existencia de daños, la reparación integral. Ese es un valor justo; es de justicia que cuando a alguien le producen un daño se lo reparen íntegramente. Es posible que para una modalidad como el transporte en la que quizá nuestras empresas tengan una cierta debilidad estructural frente a otras más poderosas, nos convenga como país la limitación de la responsabilidad. Pero este es un tema que nos excede en cuanto a la conveniencia y oportunidad de la política en esta materia.

Realizadas estas aclaraciones y tomando la posibilidad de expedirnos por escrito, citaríamos con cierto tiempo al Instituto de Derecho Comercial de la Universidad de la República, haríamos un repartido, llevaríamos a cabo una jornada y les haríamos llegar las conclusiones a las que arribemos, lo más rápidamente posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, les agradezco la buena voluntad y disposición, y ya que estamos solicitando el asesoramiento universitario, sería muy importante contar con esa opinión. Inclusive, quizá sea conveniente hacerles llegar a ustedes el proyecto que va a ser remitido, a los efectos de estudiar si hubiera, eventualmente, algún tipo de incompatibilidad entre uno y otro.

SEÑOR PEREZ.- Teniendo en cuenta la pregunta del señor Senador Gargano en cuanto a si son compatibles los dos regímenes -es decir, el que está proyectando enviar el Poder Ejecutivo y éste-, sin duda lo son. El Acuerdo de la CIDIP es un acuerdo marco esquemático que puede ser complementado por acuerdos regionales o bilaterales, de manera que desde ese ángulo podría ser integrado.

Coincidiendo con lo que señalaba el ingeniero Serrentino, podemos preguntarnos hasta qué punto un convenio interamericano es congruente con un acuerdo sobre transporte terrestre. Es decir, qué interés tenemos en cuanto a compatibilizar nuestro régimen con el de Estados Unidos o con el de México, si no es previsible que tengamos transporte terrestre a esos lugares. Entonces, lo que nos interesa es la subregión, o sea los países del MERCOSUR más Chile, Perú y Bolivia. Desde ese punto de vista, creo que es fundamental lo que se está preparando.

En lo que tiene que ver con lo estrictamente técnico, hay muchas cuestiones fundamentales. Por un lado, la de la jurisdicción; por otro, la de la ley aplicable; y otra sería la de la autonomía de la voluntad en el sentido de si le reconozco autonomía en materia de cláusulas de jurisdicción o en cuanto a la ley aplicable. Las dos cuestiones fundamentales del documento son el conocimiento y las limitaciones de la responsabilidad.

Sin perjuicio de profundizar este tema cuando tengamos tiempo -lo que va a ser un honor y que haremos con gran interés no sólo por colaborar en lo que sea posible, sino también por la importancia científica del tema-, en lo que

refiere estrictamente al conocimiento, la propia normativa del Convenio de la CIDIP permite que se agreguén otras estipulaciones a este conocimiento; de manera que esto no es incompatible con lo que estamos aplicando en este momento en la región.

El otro punto vital es el que tiene que ver con la responsabilidad. En primer término, el sistema del convenio es muy similar al del Código de Comercio, con lo cual no habría una fricción con lo que es nuestra tradición desde tiempos inmemoriales. Entiendo que la responsabilidad es objetiva, por más que cuando se discutió el tema en la CIDIP, el delegado venezolano dijo que era subjetiva y el uruguayo afirmó que era cuasi-objetiva. Sin embargo, de hecho, el sistema es casi igual al del Código, con una presunción de responsabilidad a cargo del transportador, con la determinación de eximentes taxativamente enunciadas en el propio Convenio, cuya prueba queda a cargo del transportador si quiere exonerarse de responsabilidad. Básicamente, las eximentes son casos fortuitos de causa mayor y vicio propio de la cosa y le agrega a lo que es el régimen de nuestro Código de Comercio, la culpa al expedidor consignatario y otra previsión medio extraña que son las circunstancias que se configurarían en un caso muy extremo o muy raro que se puede producir, que tiene que ver con el apartado d) del artículo 12. En principio, limita la responsabilidad al valor real de la mercadería, dejando fuera el lucro cesante y todo lo que pueda ser daño comercial, pérdida de clientela, pérdida de prestigio, etcétera. Además, permite a las partes modificar la responsabilidad, es decir, aumentarla o limitarla. Esto podría armonizarse con lo que está proyectando el Poder Ejecutivo.

SEÑOR GARCIA COSTA.- Veo que hemos adelantado el camino que provocó esta convocatoria. Tenemos opiniones que van a ser completadas en profundidad desde dos líneas sumamente importantes, para que el Cuerpo decida sobre el Tratado que se nos propone.

Creo que vale la pena que signifiquemos que lo esencial que podemos tener en la materia, es la necesidad de saber en qué medida las modificaciones que este Tratado implica sobre las circunstancias hoy actuantes en la materia, son buenas o malas para el país y para la actividad que desempeña. Es decir, si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos dijera –estoy elaborando hipótesis absurdas- que esto es un atentando contra el sistema nacional de transporte, entonces, deberíamos dejarlo. Lo mismo si los profesores de Derecho Comercial nos dijeran que se modifica el contrato de transporte en determinados puntos y que consideran esa modificación totalmente contraria a los intereses que el Código está protegiendo en la materia. Eso es lo que tenemos entre manos. Lo otro es tomar una decisión en el sentido de si, sabiendo que puede ser bueno para un lado o que tiene aspectos criticables, igualmente lo vamos a llevar adelante en un caso o en otro. Esa es la tarea típica del Poder Ejecutivo y del Poder Legislativo; es decir, resolver en el aspecto político.

Por lo que me he dado cuenta, estamos apenas en los primeros puntos, y la primera parte que vamos a recibir va a ser esa. Cómo se resolverán estos temas, lo sabrá la Comisión y, a posteriori, el Senado. Son cuestiones importantes.

En cuanto al otro Tratado que circula, estoy de acuerdo, y voy a hacer una acotación a lo que expresó el señor Senador Gargano. Ambas pueden funcionar, excepto que una y otra Convención tengan alguna cláusula contradictoria. En ese caso, ¿qué hacemos?¿Dejaremos circular este o esperaremos el otro? ¿Cuál llegará primero? Tengamos en cuenta que el que llegue en segundo lugar derogará al primero. Entonces, me parece que hacer una comparación entre ambas iniciativas podría ser algo positivo –como ya ha señalado el doctor Forte -y creo que es algo que vale la pena hacer, en la medida en que se nos ha dicho que ya viene otra convención que nos va a obligar a un nuevo estudio sobre el tema. Aunque algunas cláusulas sean más amplias que otras, lo que habrá que ver es que no sean contradictorias entre sí.

SEÑOR GARGANO.- Estoy de acuerdo con lo que dice el señor Senador García Costa, pero me parecería importante que el que hablara en este sentido fuera el Poder Ejecutivo; él deberá ser quien examine si la convención es compatible con el nuevo tratado que enviará. Creo que además de la opinión de los juristas y de los especialistas en el tema, deberíamos contar con la del Poder Ejecutivo, ya que estos convenios obligarán al país y al mismo Poder Ejecutivo a aplicar determinadas normas. Por lo tanto, es éste el que debe informar acerca de su opinión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que queda claro lo que estamos necesitando.

SEÑOR SERRENTINO.- Concuerdo con el señor Senador Gargano en que tal vez nuestra opinión sirva para desempatar. Naturalmente no sólo haremos nuestro propio análisis sino que, además, vamos a consultar a los empresarios del transporte internacional por carretera, quienes a su vez están suficientemente asesorados desde el punto de vista jurídico como para poder discernir entre los dos documentos y ver qué es lo que puede interferir con lo que en este momento significa la norma legal de sus operaciones. Sin embargo, estamos muy conscientes de nuestra responsabilidad en lo que respecta a emitir una opinión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera expresar que cuando afirmé que todo estaba claro, me refería a que las expresiones del señor Senador García Costa eran claras sobre el contenido y el alcance que necesitamos de los asesoramientos solicitados, tanto con referencia a la posición del Ministerio de Transporte y Obras Públicas –que lógicamente será la del Poder Ejecutivo-, como la de la Cátedra. Por esa razón pregunté si ya tenían esta iniciativa que se nos va a hacer llegar, justamente para ver si existe incompatibilidad. En el caso de la Cátedra, habría que ver si las dificultades son de tipo jurídico, es decir, si hay algunas normas que estén en contradicción. Hay que tener en cuenta que se trata de algo que ya viene aprobado por el Poder Ejecutivo, y de venir un segundo proyecto, también estaría aprobado por el Poder Ejecutivo y ambos

Convenios podrían estar vigentes, tanto el interamericano como este subregional. En tanto no sean contradictorios y no haya zonas de conflicto entre ambos, ya sea desde el punto de vista operativo como jurídico, el Parlamento podría aprobar ambos. Obviamente, también es posible que ocurra lo contrario. La Cátedra quizás nos pueda decir que si aprobamos antes el proyecto, estaríamos incurriendo en una contradicción, o que la opinión política y técnica -desde el punto de vista de la operación del transporte- del Ministerio hiciera notar que no es conveniente aprobar el primer tratado, porque de aprobar el segundo se cumpliría con los requisitos, etcétera.

Agradecemos la comparecencia de nuestros distinguidos invitados a esta reunión; quedamos a la espera de la información por escrito que, una vez obtenida, será repartida entre los miembros de la Comisión integrada y, eventualmente, de ser necesario, los volveríamos a llamar.

(Se retiran de Sala los señores representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Cátedra de Derecho Comercial de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Así se hace. Es la hora 18 y 30 minutos)